

Processo C-164/20**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:****20 de abril de 2020**

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional Korneuburg, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

27 de fevereiro de 2020

Recorrente:

Airhelp Limited

Recorrido:

Austrian Airlines AG

REPÚBLICA DA ÁUSTRIA

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg)

O Landesgericht Korneuburg, na qualidade de órgão jurisdicional de recurso, proferiu *[omissis]*, no litúgio entre a recorrente **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, *[omissis]* e a recorrida **Austrian Airlines AG**, *[omissis]*, Aeroporto de Viena, *[omissis]* relativo a um valor de 1 200 euros *[omissis]*, no âmbito do recurso interposto pelo recorrente do Acórdão do Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) de 21 de outubro de 2019 *[omissis]*, o seguinte

Despacho

[1] Nos termos do artigo 267.º TFUE, submete-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia a seguinte questão para **decisão a título prejudicial**:

«Devem os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, ser interpretados no sentido de que uma doença diagnosticada por um

médico do aeroporto e a incapacidade de viajar daí resultante para um passageiro que já se encontrava a bordo de uma aeronave que ainda não tinha descolado e que motiva a recusa de transporte por parte da transportadora aérea, levando o passageiro a ter de abandonar a aeronave e a sua bagagem a ter de ser descarregada, deve ser considerada uma “circunstância extraordinária” na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos?»

[2] É determinada a suspensão da instância até ser proferida a decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia.

Fundamentação

I. Quanto ao processo principal:

a. Os seguintes factos são incontestáveis *[omissis]*:

RM e HM dispunham de uma reserva confirmada pela recorrida para os seguintes voos:

- OS 872 de Teerão (IKA) para Viena (VIE); hora programada de partida em 9 de janeiro de 2018, 03:50h; hora programada de chegada em 9 de janeiro de 2018, 06:00h;

- OS 451 de Viena (VIE) para Londres (LHR); hora programada de partida em 9 de janeiro de 2018, 06:40h; hora programada de chegada em 9 de janeiro de 2018, 08:15 h;

- AC 8283 de Londres (LHR) para Halifax (YHZ); hora programada de partida em 9 de janeiro de 2018, 11:10h; hora programada de chegada em 9 de janeiro de 2018, 14:00h.

O voo OS 872 atrasou-se 53 minutos e descolou efetivamente de IKA em 9 de janeiro de 2018 às 04:30h e aterrou em VIE às 06:53h. O trajeto entre IKA e YHZ é superior a 3.500 km.

O atraso do voo OS 872, na ordem dos 40 minutos, deveu-se ao seguinte evento: após o início do embarque em IKA, a chefe de cabine da recorrida reparou no manifesto mau estado de saúde de um passageiro, apenas quando este já estava a bordo. De acordo com o manual de procedimentos da recorrida, as pessoas incapacitadas para voar devido a problemas de saúde não devem ser transportadas. Existem exceções a esta regra quando o passageiro é portador de um documento médico, o que não acontecia neste caso. A chefe de cabine da recorrida informou o médico do aeroporto para efeitos de confirmação da sua apreciação inicial. Este último também considerou que o passageiro estava incapacitado de viajar, pelo que a recorrida recusou transportar o passageiro. Este teve de abandonar a

aeronave e a sua bagagem teve de ser descarregada. Não foi possível determinar em que consistia concretamente o problema de saúde.

O voo OS 872 sofreu ainda um atraso adicional de 13 minutos, para o qual não se apuraram as razões.

O tempo mínimo de ligação («minimum connecting time») no aeroporto de VIE é de 25 minutos. Se o voo se tivesse atrasado apenas 13 minutos e o atraso adicional de 40 minutos não se tivesse verificado, os passageiros poderiam ter tomado o voo sucessivo.

b. A recorrente reclama uma indemnização de 1200 euros acrescidos de juros, nos termos do artigo 5.º em conjugação com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos.

Em apoio da sua pretensão alega, na parte pertinente para o presente recurso, que RM e HM lhe cederam os seus direitos; ela aceitou essa sub-rogação. O voo OS 872 atrasou-se, razão pela qual RM e HM perderam o voo sucessivo, tendo chegado ao destino final com um atraso superior a três horas. Não se verificaram circunstâncias extraordinárias, nomeadamente de natureza meteorológica, ou outros motivos de exclusão previstos no referido regulamento.

c. A recorrida pede que seja negado provimento ao recurso. Sustenta, na parte pertinente para o presente recurso, que uma criança de quatro anos de idade (HM) não podia ceder validamente os seus direitos. O atraso do voo OS 872 de IKA para VIE ficou a dever-se a uma circunstância extraordinária, uma vez que, em 9 de janeiro de 2018, um passageiro do voo OS 872 adoeceu ou morreu, o que motivou um atraso do voo de cerca de 40 minutos.

d. O tribunal de primeira instância julgou a ação totalmente improcedente, com o fundamento, em substância, de que a doença ou a morte de membros da tripulação não constitui geralmente um motivo suficiente na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, uma vez que se trata de uma circunstância que se enquadra na esfera de risco da transportadora aérea. Em contrapartida, a doença ou a morte de um passageiro devem ser encaradas de outra forma, independentemente de o evento ter ocorrido durante o voo em questão ou durante o voo anterior; esta circunstância não se enquadra na esfera de risco da transportadora aérea, dado que constitui um mero risco geral da vida. Em todo o caso, não é previsível e também não faz parte das operações habituais e previsíveis do transporte aéreo que um passageiro se encontre, antes da partida prevista de um voo, num estado de saúde tão degradado que não possa realizar o voo. Esta circunstância não podia ter sido evitada nem controlada pela recorrida, uma vez que esta não teve qualquer influência no estado de saúde do passageiro. O tribunal de primeira instância considerou que não era exigível que a recorrida

precisasse qual a doença em causa e a respetiva gravidade, uma vez que esta não pode recolher e conservar dados relativos à saúde dos passageiros devido a considerações relacionadas com a proteção de dados. A doença de um passageiro pouco tempo antes da partida prevista constitui uma circunstância extraordinária. Por conseguinte, a recorrida efetuou todas as diligências necessárias para desembarcar o passageiro da aeronave e para descarregar a sua bagagem. Nesta situação, não existiram medidas razoáveis que pudessem ter sido tomadas para acelerar o transporte dos outros passageiros. A disponibilização de uma aeronave de substituição ou uma transferência para outro voo teriam provocado atrasos ainda mais significativos. A recorrida adotou assim todas as medidas razoáveis para assegurar o transporte dos passageiros com o menor atraso possível. O atraso adicional de 13 minutos não teve nenhuma relação causal com a perda do voo subsequente.

e. O **recurso** da recorrente visa esta decisão. No essencial, esta alega que a apreciação jurídica do tribunal de primeira instância está errada: o Bundesgerichtshof alemão (Supremo Tribunal Federal, Alemanha) já declarou, por diversas vezes, que o legislador não pode contentar-se, a título de uma circunstância extraordinária, com qualquer evento inevitável, mas apenas com um evento que não corresponda ao desenrolar normal das coisas, ou seja, que escape aos procedimentos habituais expectáveis do tráfego aéreo. Por conseguinte, nem a morte nem a doença de um passageiro podem ser consideradas circunstâncias extraordinárias, na medida em que esses incidentes não são raros na rotina diária do transporte aéreo. Em especial nos voos de longo curso, como no caso em apreço, a doença de um passageiro é desde logo provável pelo simples facto de o número de passageiros nos voos de longo curso ser mais elevado. Importa ter em conta o facto de que existem, precisamente por esse motivo, procedimentos predeterminados a este respeito. Existe no manual de procedimentos um procedimento relativo à gestão dos passageiros doentes, o que leva a concluir que a recorrida deve contar com a possibilidade, e contou, de os passageiros adoecerem. Por esta simples razão, não há qualquer circunstância extraordinária na aceção do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Em todo o caso, mesmo que a frequência não constitua, por si só, uma característica suficiente da existência de uma circunstância extraordinária, a frequência e o facto de existirem procedimentos predefinidos para esse efeito, indiciam que se trata de um incidente habitual no transporte aéreo. É ainda essencial apurar quantos dos 40 minutos de atraso se ficaram a dever ao desembarque do passageiro e à descarga da bagagem e quanto tempo foi dedicado à intervenção médica propriamente dita.

f. Na sua **resposta ao recurso**, a recorrida pede que lhe seja negado provimento, remetendo para decisões dos tribunais alemães que consideraram que a doença de um passageiro constituía uma circunstância extraordinária e acompanha, em substância, às considerações do tribunal de primeira instância.

g. O Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional Korneuburg), na qualidade de **tribunal de recurso**, foi chamado a decidir, em segunda e última instância, os pedidos da recorrente.

A título preliminar, há que constatar, no que respeita às pretensões de RM, que a questão da validade da cessão está esclarecida. A questão de saber se existe uma cessão válida igualmente no que respeita às pretensões de HM não é considerada uma questão de direito da União. Por razões processuais nacionais e devido às apreciações jurídicas do tribunal de recurso, só há que abordar na hipótese de o Tribunal de Justiça responder negativamente à questão prejudicial. Portanto, a decisão depende, pelo menos no que respeita a RM, da interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

II. Quanto à questão prejudicial:

Em aplicação da jurisprudência da União proferida até à data, o Landesgericht Korneuburg, na qualidade de tribunal de recurso, considera que um evento constitui uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 sempre que resulte de um facto que não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Além disso, existem diversas decisões divergentes de tribunais austríacos e alemães quanto à questão de saber se um caso de emergência médica por doença de um passageiro constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Isto basta para concluir que o conteúdo da referida disposição não é evidente ao ponto de se poder concluir pela existência de um «acte clair».

Outra diferenciação entre a parte do atraso de 40 minutos que se deveu à intervenção médica propriamente dita e a parte relativa ao desembarque do passageiro e à descarga da bagagem não se afigura necessária, no entender do órgão jurisdicional de reenvio, tanto mais que o desembarque e a descarga são consequências diretas e inevitáveis do resultado do exame médico.

[Omissis]

Landesgericht Korneuburg, Secção 22

Korneuburg, 27 de fevereiro de 2020

[Omissis]